

Болотова Ю. В., ст. преп.,
Савченко Е. Н., студентка, арх. ф-т,
*Харьковский национальный университет
строительства и архитектуры, Украина*

ТРУЩОБЫ КАК ЕСТЕСТВЕННЫЙ ПРОЦЕСС АКТИВНОГО РОСТА ГОРОДОВ

Рост современных городов в мире вызван стремительным процессом урбанизации. Каждый год в поисках новых возможностей в города из сел мигрирует все большее количество населения. Естественным является проблема обеспечения жильем новых городских жителей. В местах, где спрос превышает предложение, образуются трущобы.

Трущоба – это жилой массив с высокой плотностью спонтанной застройки городской местности. Ее характерной чертой является отсутствие или острая нехватка основной инфраструктуры (администрация, электричество, канализация), которые столь необходимы для полноценной жизни человека. Трущобы в разных уголках мира имеют свои названия. Например, во Франции это бидонвили, в Барселоне – barraca, в Кито – conventillos, в Лиме – solares, в Гаване – bohios, в Германии – Elendsviertel, в Бразилии – это фавелы.

ООН выделяет такие причины возникновения трущоб: миграция из деревень в города; урбанизация; неудачное жилищное планирование; колониализм и сегрегация; слабая инфраструктура, социальное отторжение и экономический застой; неформальная экономика; бедность; политика (образование политических сил, которые полагаются на жителей трущоб и не заинтересованы в их расселении); стихийные и социальные бедствия, пошатнувшийся институт собственности.

Самым большим в мире районом трущоб является Дхарави. Это административный район Мумбая (Индия). С 1971 по 1981 год население бывшей столицы Индии увеличилось на 2 миллиона человек (что составляло 43%). К 1985 году в Мумбае уже проживало 8,2 миллиона жителей. Половина из них обитала во временках или просто на улице. Люди прибывали в город со всего субконтинента. На то время Дхарави представлял собой примерно 75 тысяч хижин и одноэтажных домов со стенами и крышей из листов пластика. Средний заработок новоприбывших в этот район составлял в 1978 году 459 рупий в месяц. На сегодняшний день в агломерации Мумбая население насчитывает больше 20 миллионов человек.

Дхарави является самой густонаселенной трущобой в Азии. Около миллиона жителей обитает на площади 2,4 квадратного километра. Для сравнения, в менее заселенных районах Мумбая плотность населения 20 694 человек на квадратный километр.

Одной из проблем многих трущоб является то, что при большой концентрации рабочей силы и производства (соответственно и вклада в

ВВП), власти предпочитают их не замечать. Так, товарооборот Дхарави составляет 650 миллионов долларов в год, что соответствует 6% годового прироста Индии в целом (в трущобе проживает 1 миллион человек, в Индии же население – 1,3 миллиарда).

Попытки разобраться с вопросом Дхарави предпринимались неоднократно, но вариант сноса целого района означал, что государство должно будет обеспечить кровом жителей трущобы. Поэтому чиновникам проще было закрывать глаза на заселение сквоттерами безнадзорных государственных земель.

С 1960-х годов правительство пытается переустроить трущобы. Всемирный банк финансировал проекты по сносу трущоб и строительства нового жилья. Хотя эти проекты помогли многим людям, они не решали проблемы самых нуждающихся. Все так же не решена проблема с уборкой мусора, с общественным туалетом, подачей электроэнергии и воды.

Тем не менее, политики начали осознавать, что именно бедняки являются опорой их власти. А поэтому вопрос трущоб является очень важным. Как и важным есть то, что трущобы – это неотъемлемая часть города, и решать их проблемы нужно не сносом указом «извне», а переорганизацией «изнутри».

Жиляков В. Я., канд. техн. наук, доц.,
*Харьковский национальный университет
городского хозяйства имени А. Н. Бекетова, Украина*

К ПРОБЛЕМЕ ПОВЫШЕНИЯ СОЦИАЛЬНОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ГОРОДСКОГО ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА СОВРЕМЕННОГО МЕГАПОЛИСА

Неотъемлемой частью современных мегаполисов является разветвленная сеть общественного городского транспорта, задачей которого является быстрое и достаточно комфортное перемещение людей внутри этих мегаполисов. Для выполнения этой задачи с каждым годом требуется все большее количество единиц общественного транспорта – это метро (как подземное, так и наземное), маршрутные такси, автобусы, трамваи и троллейбусы. Опыт показывает, что в последнее время наиболее быстро развивается автобусное внутригородское сообщение. Именно при организации автобусного транспорта легче всего производить замены маршрутов движения транспорта, корректировать маршруты и интервалы движения транспорта. Кроме этого, автобусное сообщение является наименее затратным транспортом для бюджетов городов, т.к. на маршруты, как правило, выходят автобусы частных компаний.

Автобусы, имея двигатели внутреннего сгорания при движении, а особенно на остановках в режиме холостого хода, выбрасывают в